Die Blockade.

Inaugural-Dissertation

verfaßt und der hohen
rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der

Kgl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur Erlangung der rechts- und staatswissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt von

Erich Wiethaus
Referendar
Einj.-Freiw. im 2. Leibhusaren-Regiment Königin Victoria von Preußen Nr. 2
aus Groß-Glogau in Schlesien.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H.
1908.

Referent: Professor Dr. Chr. Meurer.

Seinem

lieben Bruder Karl

gewidmet.

Disposition.

Seite

Einleitung 7

I. Kriegsblockade 11

a) Juristische Natur 11

b) Voraussetzungen 16

1. Können alle Hafenplätze und Küstenstrecken blockiert werden? 17

2. Wer ist berechtigt, eine Blockade zu verhängen? 18

3. Muß die Blockade effektiv sein und was versteht man unter einer effektiven Blockade? 19

4. Ist eine Notifikation erforderlich? 22

c) Rechtswirkungen 25

d) Blockadebruch 27

II. Friedensblockade 33

Literatur.

F. v. Attlmayr: Das internationale Seerecht 1903.

Th. Barclay: Les blocus pacifiques. Revue du droit international 1907. S. 474 ff.

M. Baty: Les blocus pacifiques. Revue 1898. S. 606 ff.

Bonfils: Lehrbuch des Völkerrechts, übersetzt von Grah 1904.

Bulmerincq: Droit international privé 1884. S. 569 ff.

Dänisches Reglement 1864.

Falke: Die Hauptperiode der Friedensblockaden 1891.

P. Fauchille: Du blocus maritime 1882.

Geßner: Le droit des neutres sur mer. 1876.

Hugo Grotius: De jure belli ac pacis libri tres.

Hautefeuille: Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime 1868.

Heffter: Droit international 1873.

Jacobson: Seerecht 1886.

Lafargue: Les repressailles en temps de paix 1898.

F. v. Liszt: Das Völkerrecht 1906.

F. v. Martens: Deutsche Ausgabe: Völkerrecht.

Ortolan: Règles internationales et diplomatis de la mer. 1845.

Dr. Perels: Droit international privée 1887. S. 721 ff.

F. Perels: Das internationale öffentliche Seerecht. Berlin 1903.

Pohl: Die rechtliche Natur der Blockade. Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht von Dr. Th. Niemeyer Band XVII. 1907.

Preußisches Prisenreglement vom 26. Juni 1864.

Wurm: Das Blockaderecht im dänischen Kriege.

Zorn: Völkerrecht. 1905.

Einleitung.

Blockade ist die fortgesetzte Absperrung eines Hafens oder Küstenstrichs von der Seeseite durch Kriegsfahrzeuge.

Wenngleich der Gedanke, seinen Gegner durch Abschließung an der Ergänzung seiner Kräfte zu verhindern, einer der einfachsten und natürlichsten ist, so drang doch die Blockade erst spät in Völkerrecht und Staatenpraxis ein. Vor dem 16. Jahrhundert war eine Blockade unmöglich und zwecklos, wie Fauchille in seinem Werke du blocus maritime[1]) sagt und zwar unmöglich, weil vor dem 16. Jahrhundert die Staaten nur kleine Schiffe und ungenügendes Geschützmaterial hatten und zwecklos, weil es bessere Mittel gab, um den Handelsverkehr des Feindes zu schädigen. Wer nicht Freund war, zählte zu den Feinden. Der Begriff der Neutralität war unbekannt.

Die erste Blockade scheint die der Holländer im Kriege gegen Spanien im Jahre 1584 gewesen zu sein, die über Flandern verhängt wurde, wie überhaupt Holland sich zunächst allein der Blockade als Kriegsmittel bedient hat. So erließ es weiter eine solche 1652 und 1660 gegen England mit Einschluß seiner Kolonien und 1673 auch gegen Frankreich. Schon aus dem Umstande, daß es sich um die Absperrung so ausgedehnter Küstenstriche handelte, ergibt sich, daß alle diese Blockaden nur sogenannte Scheinblockaden gewesen sein können. Trotzdem machte sich schon im Jahre 1667 in einem Vertrage zwischen Holland und Schweden das Verlangen nach der Effektivität der Blockade geltend. Obgleich aber auch noch andere Verträge in diesem Sinne geschlossen

---

1) Fauchille op. cit. S. 2.

wurden, blieben doch Holland und später besonders England nach wie vor ihrer Praxis treu, die am besten wohl in dem Vertrag von Whitehall am 22. August 1689 zum Ausdruck kommt, nach dessen Wortlaut die beiden Mächte sich ausdrücklich das Recht anmaßen, durch einfache Bekanntmachung eine Blockade zu verhängen. Auch während des siebenjährigen Krieges verhängte England eine Papierblockade über Frankreich und 1780 endlich sagte James Mariot als Richter des britischen Admiralitätsgerichts[1]: „Vermöge seiner natürlichen, geographischen Lage betrachtet Großbritannien alle Häfen Spaniens und Frankreichs für blockiert; dieser Anspruch, der sich auf die Beherrschung der Meere gründet, ist stets erneuert worden. Großbritannien ist berechtigt, seine Lage wie ein Geschenk, das die Vorsehung ihm beschieden hat, auszunutzen“. Ein derartiges Vorgehen reizte natürlich die in ihren Rechten verletzten Neutralen immer mehr. Gerade als England glaubte, Rußland für seine Pläne gewonnen zu haben, stellte sich Katharina II. an die Spitze eines Bündnisses der Neutralen. Am 28. Februar 1780 erließ sie die berühmte Deklaration, in der sie für die Freiheit der Seeschiffahrt eintrat. Vor allem aber wurde ausgeführt, daß nur der Hafen als blockiert anerkannt werden sollte, zu dem die Einfahrt wegen der „nahe genug herangeführten und festliegenden Schiffe“ mit augenscheinlicher Gefahr verbunden sei. Die Folge dieser Deklaration war das Bündnis der bewaffneten Neutralität, deshalb so benannt, weil von den verschiedenen Mächten Verteidigungsmaßregeln vereinbart wurden, um einen etwaigen Angriff Englands zurückzuschlagen. Nächst Dänemark und Schweden traten im Jahre 1781 Preußen und Österreich, im Jahre 1782 auch noch Portugal und im Jahre 1783 die beiden Sicilien dem Bunde bei. Zwar blieb man zunächst untätig, da aber die Anmaßungen Englands immer mehr zunahmen, wurde das Bündnis am 18. Dezember 1800 auf denselben Grundsätzen erneuert. England antwortete hierauf mit einer

---

[1]) Calvo examen des trois règles de Washington V livre V b. Bonfils op. cit. S. 803.

Beschießung Kopenhagens mitten im Frieden und nahm die dänische Flotte weg (2. April 1801). Am folgenden Tage wurde Kaiser Paul I. von Rußland ermordet. Sein Nachfolger stand unter dem Einflusse Englands. So gelang es der britischen Diplomatie, in dem darauf folgenden Vertrage mit Rußland durchzusetzen, daß in der Forderung des Bundes, der zufolge eine Blockade von „festliegenden und nahe genug herangeführten Schiffen" ausgeführt werden mußte, das und durch ein oder ersetzt und somit die sogenannte Kreuzerblockade zugelassen wurde. In den Kämpfen mit Napoleon I. kehrte England gar vollends zur Scheinblockade zurück und zwang diesen dadurch zu dem Berliner Dekret vom 20. November 1806, das ja die Einleitung zu der bekannten Kontinentalsperre wurde. Welche Vorwürfe auch immer Napoleon in dieser Hinsicht gemacht werden können, so darf doch nicht übersehen werden, daß diese Sperre gewissermaßen ein Akt der Notwehr war und nur dem Vorbilde, das England durch seine Scheinblockaden Jahrhunderte lang gegeben hatte, nachfolgte. Ja, Napoleon machte damals nur von dem droit de prévention Gebrauch, während England in der Verordnung seines Geheimen Rates vom 17. Januar 1807 auch das droit de suite für sich in Anspruch nahm und damit jeglicher Willkür Tür und Tor öffnete. Am 11. November wurde die Blockade auf sämtliche Länder ausgedehnt, die sich der Kontinentalsperre angeschlossen hatten, und zwar erklärte England ausdrücklich, daß die Blockade dieselbe sein sollte, als wenn sie effektiv in strengster Weise durch die Streitkräfte S. M. ausgeführt wäre. Die Folge davon war, daß Napoleon nun zu denselben Maßregeln griff. Am 17. Dezember 1807 erließ er das Dekret von Mailand, worin auch er sich das Recht der Nacheile anmaßt, zugleich aber wieder betont, daß sein Vorgehen nur eine notwendige Antwort auf die Handlungsweise Englands sei. Mit dem Sturze Napoleons verschwand die Kontinentalsperre und mehr und mehr machte sich in Theorie und Praxis das Verlangen nach Effektivität geltend.

So kam am 16. April 1856 die berühmte Pariser Seerechtsdeklaration zustande, die diese Forderung zur Voraussetzung einer

rechtskräftigen Blockade erhob und auch sonst auf diesem Gebiete bindende Regeln festsetzte. Da mit Ausnahme Amerikas und Spaniens alle größeren Staaten beitraten und auch diese sich im amerikanischen Kriege ihren Regeln unterworfen haben, können also diese Bestimmungen allgemeine Gültigkeit beanspruchen. Wenn hierin auch noch kein Abschluß oder auch nur eine unbedingte Bürgschaft für die Handhabung künftiger Blockaden zu sehen ist, wie z. B. England noch im Jahre 1862 Rio de Janeiro mit einem Schiffe blockieren zu können glaubte, und auch in Zukunft sicher, solange es die Macht dazu hat, sich nicht durch diesen Vertrag binden lassen wird, so ist doch mit dieser Festlegung eine Grundlage geschaffen, auf der sich eine endgültige Regelung der Blockadefrage aufbauen läßt. Aber auch sonst ist im 19. Jahrhundert noch manches zur Klärung und weiteren Begrenzung der Blockade geschehen. So ist in mannigfachen Verträgen die Notwendigkeit der Notifikation anerkannt worden und sind auch von den einzelnen Staaten eine ganze Reihe von Verordnungen herausgegeben worden, die eine große Übereinstimmung in den wesentlichsten Punkten aufweisen. Trotzdem kann von einer endgültigen internationalen Regelung keine Rede sein, zumal seit Anfang des vorigen Jahrhunderts als neuer Streitgegenstand die sogenannte Friedensblockade hinzugekommen ist. So scheint es denn eine dankbare Aufgabe, den jetzigen Standpunkt der Frage zu beleuchten und zu untersuchen, nach welcher Richtung Regeln aufzustellen sind, die Aussicht haben, weitergehenden Anklang zu finden und eine Brücke darzustellen zwischen Theorie und Praxis. Denn wenn auch im Zeitalter des Verkehrs durch den gewaltigen Aufschwung der Beförderungsmittel zu Lande die Blockade einen Teil ihrer Wichtigkeit einbüßen wird, so darf man doch annehmen, daß die nicht abzuleugnende Möglichkeit, durch diese Maßregel den Handel des Gegners und damit seine Widerstandskraft zu vernichten, eine Rechtfertigung ihrer weiteren Existenz bedeutet und sie auch heute noch zu einer der wichtigsten Fragen des Völkerrechts macht.

I. Kriegsblockade.

a) Juristische Natur.

Durch den Krieg tritt eine Änderung in den Beziehungen der beteiligten Parteien zu einander ein, während solche zu den sich neutral verhaltenden Staaten die gleichen bleiben. Hieraus folgt, daß diese letzteren die Pflicht haben, in keiner Weise in den Kampf der Gegner einzugreifen, ebenso wie ihnen das Recht zusteht, sich einer unberechtigten Beeinflussung ihrer Interessen zu erwehren. Daß trotzdem durch die Schädigung oder Vernichtung eines Staatswesens indirekt ein anderes, das mit ihm in mehr oder weniger engen Beziehungen, sei es kommerzieller oder auch anderer Art, stand, getroffen wird, ist wohl kaum zu vermeiden. Und dies wird sich um so mehr fühlbar machen, je mehr durch die Verbesserung der Verkehrswege die Beziehungen der Staaten, selbst der räumlich weit getrennten, immer enger geworden sind. Trotzdem also wird der Krieg seine Gesetzmäßigkeit nicht verlieren, somit auch nicht die Mittel zu seiner Führung, soweit sie sich eben nicht direkt gegen Neutrale wenden. Gilt dies nun von dem Institut der Blockade? Von einer direkten Schädigung könnte nur dann die Rede sein, wenn die Blockade in beliebiger Weise gehandhabt werden dürfte. Demgegenüber findet sich aber überall das Bestreben, feste Gesetze für diese Maßregel zu suchen, um sie für die Neutralen so unschädlich wie möglich zu machen. Nach dem heutigen Stande der Praxis scheint jedenfalls durch die bestimmten Voraussetzungen, an die die Gültigkeit einer Blockade geknüpft ist, das Anwendungsgebiet derselben gegen früher bedeutend eingeschränkt

zu sein und dürfte für einen Staat von größerer Bedeutung immer die Möglichkeit offen bleiben, aus nicht blockierten Häfen seine Verpflichtungen am allgemeinen Welthandel zu erfüllen, wenn nicht überhaupt mit Hilfe des auf den verbesserten Verkehrswegen begründeten Binnenverkehrs sich der Handel mit kleiner Verteuerung durch die Nachbarstaaten wieder nach der See zöge.

Aber noch eine andere Frage ist zu erörtern. Ist nicht die Blockade eine Maßregel, die sich mehr gegen den Privatmann als gegen das Staatswesen richtet? Es ist dies ein Einwurf, der besonders in letzter Zeit vielfach der Blockade gegenüber gemacht wird. Aber man darf hierbei nicht aus dem Auge verlieren, daß der Reichtum und damit die Widerstandskraft eines Staates in dem Reichtum seiner Bewohner beruht und daß es für den Gegner ein Akt der Selbsterhaltung, und man mag sogar sagen der Humanität, ist, einen doch auf allen Beteiligten in gleicher Weise schwer lastenden Krieg durch dieses so überaus zweckmäßige Mittel schneller zu beenden. So hat man denn auch heute gegen die Blockade als solche kaum mehr Bedenken, aber um so größer ist der Streit über die Frage, woraus die Berechtigung, eine Blockade zu verhängen, resultiert, ob sie allein auf das Interesse der Kriegspartei oder aber auf die Verpflichtung der Neutralen, in keiner Weise in den Kampf der Gegner einzugreifen, zu gründen ist. Die Entscheidung in diesem Falle ist natürlich von allergrößter Wichtigkeit für die Handhabung der Blockade, denn wie die erste Theorie das Ganze der Willkür eines mächtigen Staates überläßt, verlangt die andere die Wahrung der berechtigten Interessen der Neutralen.

Zur Untersuchung der Frage scheint es notwendig, einen Überblick über die Systeme der verschiedenen Publizisten zu geben und daran einen Vergleich ihrer Berechtigung in bezug auf Nützlichkeit und Billigkeit zu knüpfen. Was zunächst die englischen Schriftsteller angeht, so findet man bei ihnen nicht einmal den Versuch, ihrer Praxis einen rechtlichen Hintergrund zu geben. Anders die Deutschen und Franzosen. Und zwar erscheint als erster Vertreter der Theorie, die im Interesse

der Kriegsparteien eine Blockade für zulässig erklärt, Hugo Grotius[1]); denn durch den von ihm aufgestellten Satz: nam si tueri me non possum nisi quae mittuntur intercipiam, necessitas . . . ius dabit, gibt er dem Kriegführenden die weitgehendsten Rechte. Auf demselben Grundsatz fußt auch Geßner[2]), wenn er sich ein Kriegsnotrecht in der Zwangslage konstruiert, entweder die Interessen der Neutralen in gewissem Grade durch eine Blockade schädigen, oder aber auf dieses so überaus geeignete Mittel ganz verzichten zu müssen. Was sich hauptsächlich gegen die Theorie als solche anführen läßt, ergibt sich leicht bei kurzer Untersuchung ihrer Folgen. Wenn man einem Staate die Berechtigung zuerkennt, eine Blokade zu verhängen, nur aus dem Grunde, weil sie nötig ist, seine Operationen zum glücklichen Ende zu führen, so gibt man die Neutralen damit völlig in die Hand des blockierenden Staates. Es eröffnet sich der Willkür eine unbegrenzte Perspektive. Wenn auch gegen diese Argumentation zur Verteidigung der Theorie von Pohl[3]) betont wird, daß Notwendigkeit nicht Willkür bedeute, so erscheint dies offenbar als Spitzfindigkeit. Denn wer wird die Notwendigkeit zu beurteilen haben? Allein der Blockierende. Und mit Recht, denn welcher Staat könnte es sich gefallen lassen, daß ein anderer oder eine Mehrheit von anderen ihm hierin Vorstellungen machte, ganz abgesehen davon, daß er im einzelnen Fall die Notwendigkeitsfrage wohl allein genauer übersehen kann, da diese doch immer aus dem faktischen Bestande seiner Mittel und Kräfte heraus zu beantworten sein wird. Kreuzer- und Papierblockaden muß man konsequenterweise zulassen, denn warum sollte ein Staat mit schwacher Seemacht es nicht zur Ausführung seiner Operationen für nötig halten, ganze Meeresküsten vom Verkehre abzusperren. Und wenn wieder Pohl[4]) sagt, daß nach anerkanntem völkerrechtlichen Grundsatz die Blockade effektiv sein müsse, und dadurch schon jede Willkür

---

[1]) Grotius l. 3 c. i. V. op. cit.
[2]) Geßner op. cit. S. 168.
[3]) Pohl op. cit. S. 14.
[4]) Pohl op. cit. S. 14.

beschränkt sei, so scheint gerade diese Festlegung ein Beweis dafür zu sein, daß diese Theorie unhaltbar ist, denn engt man die Bewegungsfreiheit der Kriegführenden ein, — und woher nimmt man bei dieser Theorie des strengsten Individualismus das Recht dazu? — so kann man füglich nicht mehr von der Möglichkeit sprechen, der Notwendigkeit nachgeben zu können. Warum sollte ferner, um in der Erörterung der Folgerungen, die sich aus dieser Theorie ergeben, fortzufahren, ein Staat es nicht für nötig befinden, keine oder wenigstens nur eine möglichst unvollständige Notifikation zu erlassen? Vor allem aber scheint es ganz anheimgestellt, in welcher Weise die Blockade den einzelnen Neutralen gegenüber zu handhaben ist, denn oft wird es, um sich die Gunst eines Staates, ohne dessen Wohlwollen der Ausgang eines Krieges gefährdet würde, zu sichern, notwendig sein, bei einem oder einigen Staaten Nachsicht zu üben oder gar offene Vergünstigungen zu gestatten.

Wenn diese Ansicht vielfach von deutschen Publizisten vertreten wird, so findet sich andererseits eine spezifisch französische, die mehr oder weniger die Berechtigung zur Verhängung einer Blockade auf einem Rechte der Eroberung feindlichen Gebietes aufbaut. Ihr Hauptvertreter ist Hautefeuille[1]). Aber auch diese Theorie läßt sich nicht halten, denn es kann sich, wie Fauchille[2]) richtig sagt, in diesem Falle nicht um eine Eroberung, sondern höchstens um eine Besetzung des feindlichen Gebietes handeln. Denn daß bei einer Blockade auf offener See nicht von einer Eroberung dieses doch völlig neutralen Gebietes die Rede sein kann, scheint unzweifelhaft; aber auch in territorialen Gewässern dürfte die Annahme Hautefeuilles unmöglich sein aus folgenden Gründen: Ist das vor der Küste gelegene Gewässer ein für sich bestehender Teil des feindlichen Gebietes? Nein. Es erhält den Charakter eines territorialen nur durch den Umstand, daß es von der Küste aus beherrscht werden kann, überhaupt zur Küste gehört. Eine Eroberung könnte also

1) Hautefeuille op. cit. II S. 178.

2) Fauchille op. cit. S. 21.

doch nur die Folge der Eroberung des dahinter liegenden Küstenstrichs sein. Wenn aber z. B. die Küstenbatterien zum Schweigen gebracht sind, so wird es sich doch höchstens um eine Besetzung handeln, und in diesem Falle kann wieder von einem daraus resultierenden Souveränitätsrecht nicht die Rede sein, sondern es ergibt sich nur die Berechtigung, gewisse zum Schutze oder zur Ausführung der Operation notwendige Maßnahmen zu treffen. Es wird also das Kriegsnotrecht Geßners lokalisiert, und es gilt, abgesehen von den Konsequenzen jener Theorie, die sich über das besetzte Gebiet hinaus erstrecken, das oben Gesagte. Eine neuere Theorie Pohls[1]), die das Blockaderecht auf die absolute Militärgewalt des blockierenden Staates über die Blockadezone gründet, ist wohl mit der ebenerwähnten identisch und erübrigt sich daher eine eingehendere Besprechung. Dasselbe ist von der Theorie Heffters zu sagen, der den Satz aufstellt: Blockade ist ein Akt der Okkupation eines Teiles des feindlichen Wassergebietes, auf offener See aber ein Akt der Prävention, die ein später Kommender ohne Kränkung nicht stören darf[2]), denn daß auch diese Prävention keine Souveränitätsrechte einräumen kann, erscheint doch unzweifelhaft. Hiermit ist auch die Theorie Ortolans[3]), der in der Blockade eine substitution d'une sauverainité à l'autre sieht, verworfen.

Eine dritte Theorie, wie sie Fauchille[4]) aufstellt, gibt die Berechtigung zur Verhängung einer Blockade aus der Verpflichtung der Neutralen, in keiner Weise in den Kampf der Parteien einzugreifen. Er sagt[5]): *Tel est notre système; il a sur les systèmes contraires l'avantage d'entraîner des conséquences essentillement favorables aux peuples pacifiques. Ainsi comprisi la prohibition ne peut plus nuire aux droits et à l'indépendance des nations neutres, elle ne peut servir de prétexte aux nations en guerre pour ruiner le commerce*

1) Pohl op. cit. S. 34.
2) Heffter op. cit. § 154.
3) Ortolan op. cit. II S. 291.
4) Fauchille op. cit. S. 20 ff.
5) Fauchille op. cit. S. 20.

et la navigation des autres. Elle reprend le caractère de justice, qui appartient à toutes les obligations imposés aux sociétés humaines par la loi primitive.

Hierdurch wird also der ganzen Frage ein anderer Hintergrund gegeben, eine Erklärung und Begründung der Praxis, wie sie tatsächlich seit langem geübt wird, denn die Folgen sind einschneidender Natur. Zunächst muß die Blockade effektiv sein, denn wie könnte es den Neutralen zugemutet werden, die Maßregel einer kriegführenden Partei zu achten, die gar nicht besteht. Ferner kann von den Neutralen gerechterweise nur dann ein Beobachten der Blockade verlangt werden, wenn sie davon in Kenntnis gesetzt worden sind. Weiter muß auch das Verkehrsverbot gegen alle Neutralen in gleicher Weise gehandhabt werden, denn Ausnahmen vertragen sich nicht mit dem Begriffe der Neutralität. Endlich aber findet man auch auf diesem Wege manche Anhaltspunkte für die Beurteilung eines Blockadebruchs. Denn wenn dieser die Verletzung eines Gesetzes der Kriegführenden ist, so wird es diesen freistehen, eine beliebige Strafe dafür festzusetzen. Handelt es sich dagegen um die Verletzung einer allgemeinen Neutralitätspflicht, so wird man ein für allemal gültige internationale Gesetze schaffen dürfen, die die Blockadefrage regeln. Diese Theorie scheint also allein die Berechtigung zu geben, durch internationale Konferenzen einer gesetzmäßigen Begrenzung der Blockade näher zu treten. Zugleicher Zeit bietet sie auch schon den Weg, auf welchem zu diesem Ziele zu gelangen ist.

b) Voraussetzungen der Blockade.

Damit eine Blockade rechtsverbindlich sei, hat sie also gewisse Voraussetzungen zu erfüllen. Allmählich sind folgende vier Streitfragen aufgeworfen worden:

1. Können alle Hafenplätze und Küstenstrecken blockiert werden?
2. Wer ist berechtigt, eine Blockade zu verhängen?
3. Muß die Blockade effektiv sein und was versteht man unter einer effektiven Blockade?
4. Ist eine Notifikation erforderlich?

Nach Erörterung dieser Fragen wird sich dann leicht eine Betrachtung über die Wirkungen der Blockade im Falle eines Blockadebruchs anknüpfen lassen.

1. Können alle Hafenplätze und Küstenstrecken blockiert werden?

Diese Frage wird wohl allgemein in übereinstimmender Weise[1]) dahin beantwortet, daß Flußmündungen dann ausgenommen sind, wenn der Fluß auch neutrales Gebiet durchfließt. So wurde während des nordamerikanischen Bürgerkrieges die Mündung des Rio Grande nicht blockiert, weil er Grenzfluß zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko ist. Dasselbe galt 1870 für die Emsmündung, die Vizeadmiral Fournichon nicht blockierte, um die Neutralität der Niederlande nicht zu verletzen. Aus denselben Rücksichten kann ein Küstenstrich, der neutrales Gebiet einschließt, nicht als ganzer blockiert werden. Zunächst fragt sich aber überhaupt, ob Küstenstriche als solche blockiert werden können, abgesehen davon, daß eine effektive Blockade unter diesen Umständen mit großen Schwierigkeiten verbunden ist. Es ist hierbei zunächst zu untersuchen, ob es sich um bewohnte oder unbewohnte Küstenstriche handelt. Denn im ersteren Falle käme doch die Frage in Betracht, ob ein nicht befestigter Ort, der sich vielleicht dort befindet, blockiert werden darf. M. Lucchesi-Palli[2]) bestreitet dieses: *L'object du blocus doit être de faire la guerre, mais ne doit jamais tendre à empêcher et à troubler le commerce des neutres.* Dasselbe findet sich auch in dem Dekret Napoleons vom Jahre 1806[3]): *considérant qu'elle (l'Anglèterre) étand aux villes et ports de commerce non fortifiés aux havres et aux embouchures des rivières le droit de blocus, qui, d'après la raison et l'usage de tous les peuples policés, n'est applicable qu'aux places fortes.*

---

1) Perels op. cit. S. 264. Fauchille op. cit. S. 162 ff. v. Martens op. cit. S. 530. v. Attlmayr op. cit. S. 166. Bonfils op. cit. § 1635—1637.

2) Principes du droit public martime p. 180 b.

3) Ortolan op. cit. S. 295.

Aber hiergegen ist einzuwenden, daß die Blockade nicht etwa eine kriegerische Operation bedeuten muß, sondern daß oft gerade ihr Hauptzweck ist, nur den Handel des Gegners zu untergraben. Das zeigt schon der Umstand, daß man allgemein die Blockaden geradezu in kriegerische und kommerzielle einteilt, und zwar findet sich bei v. Attlmayr[1]) folgende Scheidung: „Der Zweck der militärischen Blockaden ist durch die Natur der kriegerischen Operationen gegeben; sie gelten den militärischen Kräften des Feindes, sei es daß ein strategisch wichtiger Küstenplatz genommen werden soll, sei es, daß die blockierenden Schiffe feindliche Seestreitkräfte in demselben festzuhalten oder zu überwachen haben, oder, daß die ersteren die Verbindung der letzeren mit dem Hafen zu verhindern beauftragt sind.

Die kommerziellen Blockaden haben den Zweck, dem feindlichen Staate durch Absperrung seines maritimen Außenhandels Quellen der Wohlfahrt und hiermit die Widerstandsfähigkeit zu entziehen.“

Wenn nun durch die letztere Art der Handel der Neutralen geschädigt wird, so läßt sich das eben nicht vermeiden und sehr richtig sagt Ortolan[2]): *Cette interruption est sans doute fâcheuse pour les intérêts des puissances étrangères à la guerre; mais les droits de ces puissances n'en sont nullement lésés; ce n'est pas la faute du belligérant si ses opérations militaires contre l'ennemi se trouvent en collision avec les opérations commerciales des sujets neutres avec ce même ennemi; et ces derniers opérations doivent évidemment suivant les principes de la neutralité ceder tout-à-fait aux premières.*

So steht also einer Küstenblockade nichts entgegen und wird auch in allen neueren Staatsverträgen[3]) die Möglichkeit einer solchen außer Frage gesetzt.

2. Wer ist berechtigt, eine Blockade zu verhängen?

Hier wird man zunächst sagen können, daß jede kriegführende Partei, die die Macht hat, eine Blockade gültig zu

[1]) v. Attlmayr op. cit. S. 167

[2]) Ortolan op. cit. S. 296.

[3]) Siehe Fauchille S. 162 ff.

errichten, auch dazu berechtigt ist. So hat man z. B. den amerikanischen Südstaaten im Kampfe gegen den Norden den Charakter einer kriegführenden Partei und damit auch die Berechtigung gegeben, die im Kriege üblichen Mittel anzuwenden. Etwas ähnliches ereignete sich bei Gelegenheit des französischen Eingreifens in Mexiko. Obgleich Kaiser Maximilian niemals von den Vereinigten Staaten anerkannt wurde, trugen diese doch kein Bedenken, ihm die Berechtigung, eine Blockade zu verhängen, zuzusprechen.

Weiter wäre zu prüfen, welches Organ zur Verhängung berechtigt ist. Eine Antwort ergibt sich aus dem Umstande, daß die Blockade als ein Mittel der Kriegführung behandelt wird, also eine Maßregel bedeutet, die der oberste Kriegsherr nach Gutdünken zu verfügen hat, nicht aber das ganze Volkswesen, das vielleicht über Krieg und Frieden als solche zu entscheiden hat. Eine weitere Folge dieser Erwägung ist noch, daß es wohl möglich ist, daß auch der Kommandeur einer Flotte aus eigener Machtvollkommenheit eine Blockade verhängt, wenn er sich z. B. weit vom Heimatlande entfernt hat, da man wohl annehmen kann, daß er in einem solchen Falle mit allen Machtbefugnissen ausgestattet ist, die eine glückliche Ausführung seiner Sendung ermöglichen oder fördern.

3. Muß die Blockade effektiv sein und was versteht man unter einer effektiven Blockade?

Daß eine Blockade, um rechtskräftig zu sein, der Effektivität bedarf, ist seit der Pariser Seerechtsdeklaration wohl nicht mehr bestritten worden und auch die Schriftsteller, die zufolge ihrer Theorie, die die Berechtigung zur Verhängung einer Blockade auf das Interesse der Kriegsparteien zurückzuführen, folgerichtig Gegner der effektiven Blockade sein müßten, haben sich zu ihr bekannt. Vor allem aber muß die Erwägung zur Verurteilung der Papier- und Kreuzerblockade führen, daß sie den Neutralen die ganze Last auferlegt, da sie sich direkt gegen sie wendet; und es würde eine große Ungerechtigkeit sein, den Kriegführenden die Mobilisierung

einer starken Flotte zu ersparen auf Kosten der Neutralen. Im übrigen hat ja, wie gesagt, die Geschichte diese Frage entschieden und ist nur noch zu prüfen, was man genauer unter einer effektiven Blockade versteht. Die Seerechtsdeklaration sagt nur, daß eine hinreichende Macht erforderlich sei, um den Zugang zu dem feindlichen Küstengebiet sperren zu können. Über dieses hinreichend kann man jedenfalls streiten. Wie schon oben erwähnt, verlangte der Bund der bewaffneten Neutralität die Anwesenheit von festliegenden und nahe genug herangeführten Schiffen. Das preußische Prisenreglement vom 26. Juni 1864 sagt im § 20: „Ein Hafen gilt als blockiert, wenn er durch ein oder mehrere Kriegsfahrzeuge dergestalt gesperrt ist, daß ein Handelsschiff ohne augenscheinliche Gefahr der Aufbringung in den Hafen nicht einlaufen oder aus demselben nicht auslaufen kann." Heffter[1]) endlich behauptet: „Gewiß muß es schon genügen, wenn ein Geschwader dergestalt stationiert ist, daß es den Zugang zu dem blockierten Orte beobachten und nach gewöhnlicher Berechnung einem sich annähernden fremden Schiffe noch zuvor oder beikommen kann." Alle diese Ansichten gehen von dem Grundgedanken aus, daß Gefahr mit dem Ein- und Auslaufen verbunden sein soll. Mehr läßt sich auch kaum sagen. Denn vor allem ist hierfür die Küstenformation und das Fahrwasser von größter Bedeutung, da diese nicht nur für die Anzahl der Schiffe, sondern auch für die Entfernungen, in denen die Schiffe von dem zu blockierenden Platze aufzustellen sind, in Betracht kommen. „Zur erfolgreichen Blockade des Hafens von Riga während des Krimkrieges genügte ein Schiff, welches 100 Seemeilen von der Stadt im wenige Seemeilen breiten Fahrwasser postiert war, das allein die Annäherung zum Hafen gestattet. Die Blockade von Wilmington dagegen im Nord-Amerikanischen Bürgerkriege erforderte eine Flotte[2])."

Hierbei scheint es auch interessant, zu betrachten, wie weit diese Entscheidung für Meerbusen mit enger Öffnung in

[1]) Heffter op. cit. § 155.

[2]) Lawrence 583 b. Attlmayr 168.

Betracht kommt. Diese Frage wurde aktuell im Kriege zwischen der Türkei und Rußland im Jahre 1877, da erstere für sich das Recht in Anspruch nahm, alle russischen Häfen im Schwarzen Meer durch eine im Bosporus postierte Flotte zu blockieren. In diesem Falle muß man wohl unterscheiden, ob den blockierten Häfen ein Verkehr mit solchen eines neutralen Staates möglich war, denn die Möglichkeit eines Küstenverkehrs zwischen den Häfen desselben Staates dürfte kein Grund sein, die Blockade für ungültig zu erklären. Wenn dagegen, wie im Kriege 1877, auch eine neutrale Küste in den Bereich des blockierten Meeres fällt, so erscheint die Blockade den Erfordernissen nicht zu genügen. Jedenfalls zeigt dieses Beispiel, daß eine absolute Norm für die Zahl der Schiffe sich nicht aufstellen läßt und daß diesbezügliche Versuche als aussichtslos zu bezeichnen sind. Vor allem aber würde man durch eine allzu genaue Festlegung der Maßregel jede Beweglichkeit nehmen, ohne eine wirklich überall passende Norm finden zu können. Nur das läßt sich noch, wenn man von dem Gedanken ausgeht, daß die Blockade nicht auf der Willkür der Kriegführenden beruhe, sagen, daß die Wegnahme eines neutralen Schiffes noch kein Beweis für die Effektivität einer Blockade ist. Andererseits muß auch zugegeben werden, daß diese noch nicht bestritten werden kann, wenn es einem oder zwei Schiffen gelingt, die Blockade zu brechen.

Endlich ist noch zu untersuchen, ob und inwieweit eine sogenannte Steinblockade erlaubt ist und zwar dürfte sich dieses, wenn jegliche Zufahrt zu dem Hafen durch das Versenken von mit Steinen beladenen Schiffen unmöglich gemacht wird, mit dem Charakter einer Blockade, die beliebig aufzuheben und zu unterbrechen ist, nicht vereinbaren lassen. Anders liegt die Sache, wenn gewisse Fahrstraßen freigelassen und diese dann durch Kriegsfahrzeuge besonders gedeckt werden. In diesem Falle könnte wohl kaum eine stichhaltige Einwendung gegen ihre Gültigkeit gemacht werden.

Eng verbunden mit der Frage, was man unter einer effektiven Blockade zu verstehen hat, ist diejenige nach dem Ein-

flusse einer zufälligen Veränderung. Verliert die Blockade, wenn sie durch unvorhergesehenes Ereignis z. B. Sturm, für einige Zeit nicht mehr effektiv ist, ihre Gültigkeit? Die Engländer behaupten, daß ein Schiff, das während eines solchen Moments auslaufe, die Blockade gebrochen habe. Andere, wie Ortolan[1]), meinen, daß die Blockade während der Zeit des Sturmes unterbrochen sei, nachdem aber das Geschwader seinen Posten wieder eingenommen habe, ohne weiteres wieder in die frühere Rechtsstellung einrücke. Einigkeit herrscht nur in dem Falle, daß die Blockade aus einem Grunde, der in der Macht des Blockadegeschwaders liegt, unterbrochen wird. Hierdurch wird jede Verpflichtung der Neutralen aufgehoben. Aber auch in dem ersteren Falle dürfte eine längere oder häufigere Unterbrechung als ein Beweis dafür angesehen werden, daß eine effektive Blockade eben nicht besteht. Es ist diese Frage für Deutschland von besonderem Interesse, da im Falle einer Blockade der deutschen Nordseehäfen auch für England ihre Aufrechterhaltung wegen der stürmischen Natur der Nordsee vielfach unmöglich sein würde und Amerika wenigstens eine solche dann kaum mehr anerkennen würde, wenn es mehreren seiner Schiffe gelungen wäre, die Blockadelinie zu durchschneiden.

4. Ist eine Notifikation erforderlich?

Unter Notifikation versteht man eine besondere Bekanntmachung an die Neutralen über das Bestehen einer Blockade. Es ist diese um so nötiger, als die bloße Gegenwart einer Kriegsflotte vor einem Hafen oder auf hoher See nicht unbedingt den Zweck einer Blockade zn erfüllen braucht. Über die Notwendigkeit dieser Anzeige herrscht kein Zweifel, wohl aber darüber, ob sie als eine der Voraussetzungen einer gültigen Blockade zu betrachten sei. Diese Ansicht wird von Zorn[2]), Geßner und Heffter vertreten, während andere wie Fauchille[3]) sagen, daß die Anzeige zur Entstehung einer

---

1) Ortolan op. cit. S. 297 ff.

2) Zorn op. cit. S. 281, Geßner op. cit. S. 198 ff.

3) Fauchille op. cit. S. 218.

wirklichen Blockade nicht unerläßlich sei. Sie sehen hierin eine bloße Warnung, die allerdings notwendig sei, um die Konfiskation der neutralen Schiffe zu rechtfertigen, weil sie das einzige Mittel ist, um festzustellen, ob der Neutrale Kenntnis von der Blockade gehabt habe. Jedenfalls hat die erste Meinung viel für sich. Da nämlich von den Neutralen nur dann verlangt werden kann, daß sie von der Blockade Kenntnis haben, wenn sie ihnen offiziell mitgeteilt wurde, sie aber, falls sie keine Kenntnis haben, in keiner Weise gezwungen sind, das Verbot zu achten, so kann man wohl sagen, daß ohne Notifikation die Blokade nicht für sie besteht. Insofern ist also die erstere eine Voraussetzung der zweiten. Man unterscheidet nun drei Arten von Anzeigen an die Neutralen: die diplomatische oder allgemeine, die an die Regierungen der neutralen Staaten gerichtet ist und diese hierdurch verpflichtet, ihre Untertanen weiter in Kenntnis zu setzen; die besondere Anzeige, die durch einen Offizier des Blockadegeschwaders den sich nähernden Schiffen der Neutralen, und endlich diejenige, die dem blockierten Orte selbst gemacht wird. Daneben kennen die Engländer noch eine solche, die der Befehlshaber eines Geschwaders Häfen gegenüber macht, die zu weit vom Mutterlande entfernt sind, um zurzeit von der diplomatischen Anzeige Kenntnis erlangen zu können.

Zunächst ist nun zu unterscheiden, ob es sich um ein Schiff handelt, das für den blockierten Hafen bestimmt ist oder ein solches, das aus diesem ausläuft. Im ersteren Fall kommen nur die diplomatische und die spezielle Notifikation in Betracht. Ob aber beide oder, wenn nur eine, welche erforderlich ist, darüber gibt es soviel Meinungen wie Möglichkeiten. Zunächst Geßner[1]) verlangt diplomatische und spezielle Notifikationen nebeneinander. Er vertritt die Ansicht, daß ein Schiff das von der diplomatischen Notifikation Kenntnis hat, ungestraft einen Blockadebruch versuchen darf, wenn es nicht vorher noch die spezielle Notifikation erhält. Ebenso darf ein Schiff, das zufällig keine Kenntnis von der diplomatischen Notifikation erhalten hat, auch wenn ihm die spezielle

[1]) Geßner op. cit. S. 197 ff.

erteilt wird, ungestraft einlaufen. Daß diese Ansicht zu unhaltbaren Konsequenzen führt, liegt auf der Hand. Es würde z. B. überhaupt nicht möglich sein, ein Schiff, das vor Verkündung der diplomatischen Anzeige eine größere Fahrt unternahm, festzuhalten. Jedenfalls hat auch die Praxis sich dieser Forderung niemals unterworfen und dürfte sich allein hierdurch eine weitere Erörterung erübrigen. Andere Schriftsteller, so Heffter[1]), sind der Ansicht, daß beide Arten der Notifikation gleichwertig seien, die eine die andere ersetze. Diese Behauptung erscheint etwas unbestimmt. Sie findet sich ausgeprägter in der Praxis Großbritanniens und Dänemarks, die eine diplomatische Blockade und eine solche de fakto unterscheiden. Im ersteren Fall genügt eine diplomatische Anzeige an die Neutralen, im zweiten dagegen ist eine spezielle erforderlich. Jedoch soll letztere nur dann zur Anwendung kommen, wenn das Blockadegeschwader soweit von der Heimat entfernt ist, daß eine vorherige diplomatische Anzeige nicht wohl verlangt werden kann. Eine dritte Ansicht wird von der Praxis Frankreichs vertreten, das in jedem Falle die spezielle Notifikation für unerläßlich erklärt. Zur Begründung wird angeführt, daß eine Blockade oft plötzlich aufgehoben werde, und es daher den Neutralen freistehen müsse, sich von dem Bestehen derselben zu überzeugen. Die diplomatische Anzeige wird hierdurch zu einem reinen Höflichkeitsakt. Nicht mit Unrecht wird dieser letzteren vorgeworfen, daß sie entweder der effektiven Blockade vorangehe, und damit das Bestehen einer Scheinblockade für eine gewisse Zeit bewirke oder nach Errichtung der wirklichen Blockade erfolge und diese dann eine Zeit ohne Anzeige bestehe.

Trotzdem aber scheint auf die diplomatische Notifikation nicht verzichtet werden zu können. Jedenfalls bedeutet die Verpflichtung zu einer jedesmaligen speziellen Anzeige eine große Belastung für das Blockade-Geschwader, außerdem aber auch eine große Begünstigung eines Blockadebruchs, denn immer kann ein Schiff einen solchen Versuch machen, da es höchstens die Konsequenz hat, daß ihm die Blockade speziell mitgeteilt

[1]) Heffter op. cit. § 155.

wird. Andererseits ist aber auch nicht zu leugnen, daß die diplomatische Anzeige, allein in Anwendung gebracht, manche Härten enthält, z. B. für Schiffe, die bei der Verkündigung der Blockade auf hoher See sind. Eine Lösung der Frage würde sich vielleicht dadurch ergeben, daß im allgemeinen die diplomatische Notifikation als bindend angesehen wird, daß aber für die erste Zeit — bei den schnellen Verkehrsverbindungen würden vielleicht 10 Tage am Platze sein — daneben die spezielle Notifikation erteilt wird.

Wenn es sich um ein Schiff handelt, welches aus dem blockierten Hafen ausläuft, so kommt außer den bisher erwähnten Anzeigen, für die das oben Gesagte gilt, noch die Anzeige, die eventuell dem blockierten Orte gemacht wurde, in Betracht. Sie wird natürlich auch schon allein genügen.

Ähnliche Streitigkeiten wie über die Anmeldung einer Blockade, haben sich auch über eine eventuelle Abmeldung ergeben. Die Engländer, besonders der Richter William Scott, verlangte, daß eine Blockade solange anerkannt werde, bis ihre Aufhebung amtlich erklärt sei. Als Beispiel möge der Fall der Vrou Johanna, Kapitän Ohken dienen. In der Verhandlung vom 18. Juli 1749 erklärte der Richter[1]): „Ich halte es für die Pflicht eines Landes, welches eine Blockade notificiert, dieselbe auch zu revocieren. Keine solche Revokation ist notifiziert worden, daher muß ich präsumieren, daß dieselbe noch existierte. Ich halte dafür, daß Schiff und Ladung konfiskabel sind."

Daß ein solches Erfordernis schließlich nur als Deckmantel für Scheinblockaden ausgebeutet werden wird, liegt auf der Hand und so herrscht auch sonst die Meinung[2]), daß die Blockade ihre Rechtskraft verliere, sobald sie aufhöre, den Voraussetzungen einer gültigen zu entsprechen.

c) Rechtswirkungen.

Die Blockade soll die Unterbrechung jeglichen Verkehrs bewirken, der dem blockierten Platze nützen könnte. Dieser

1) Jacobson op. cit, I. Abschnitt 10, Kap. 1.

2) Ortolan op. cit. S. 320. Hautefeuille op. cit. III S. 114.

Satz ist allgemein anerkannt. Es fragt sich nur, welchen Verkehr man als nützlich zu verbieten hat. Dies ist wieder abhängig davon, was man als Zweck der Blockade annimmt:

1. Sieht man darin eine Vernichtung des Handels, so wird man jegliches Schiff, das Ladung führt, verbieten müssen. Wie ist es aber in diesem Falle mit einem Schiff, das nur Balast geladen hat? Verbietet man diesem letzteren die Einfahrt, so wird man nicht umhin können, auch Kriegsschiffen gegenüber dieselben Maßnahmen zu treffen. — Oder soll man sich speziell gegen alle Handelsschiffe wenden. In diesem Falle aber würden Kriegsschiffe, selbst wenn sie Waren führten, frei sein. Weiter aber könnten Kriegsschiffe Passagiere an Bord haben, die in kommerzieller Beziehung dem blockierten Platze nützlich sein sollen. Eine Regel wäre also so zu fassen, daß man allen Schiffen mit Ausnahme der Kriegsschiffe, ohne Balast und ohne Passagiere, den Eintritt verwehrt.

2. Folgt man der Ansicht, daß die Blockade den Zweck habe, den abgesperrten Ort von jeglichem Verkehr abzuschneiden, so wird jedem neutralen Schiffe, welcher Art und Beschaffenheit es auch sei, ob Kriegsschiff, ob Handelsschiff, ob mit Waren oder Balast, ob Postschiff, mit amtlichen Mitteilungen Neutraler oder mit Privatkorrespondenz der Zugang zu dem abgesperrten Hafen oder Küstenstriche untersagt werden müssen.

Diese letztere Ansicht scheint dem Zwecke einer Blockade förderlicher zu sein, als die erstere, denn wenn auch kein Zweifel besteht, daß jeglicher Handelsverkehr dem blockierten Platze nützt, also zu verbieten ist, so gibt es doch noch viele andere Möglichkeiten, dem Blockierten Vorteile zu schaffen. Ganz abgesehen von den Meldungen über die Haltung des Auslandes, scheint doch eine große Gefahr darin zu liegen, einem Schiffe die Durchfahrt durch die Blockadelinie zu gewähren, da es wohl immer eine Person an Bord geben dürfte, die materiellen Vorteils wegen die Stellungen und Stärke des blockierenden Geschwaders verrät.

Aber nicht minder wie die Einfahrt, scheint auch die Ausfahrt eines neutralen Schiffes eine gewisse Gefahr für den

blockierenden Staat zu bedeuten. So sind denn auch hier verschiedene Grundsätze aufgestellt worden. Die größte Freiheit für die Neutralen weisen die russischen Regeln vom Jahre 1869[1]) auf, die zwar den Neutralen das Einlaufen in einen blockierten Hafen verbieten, die Ausfahrt jedoch beliebig gestatten. In anderen Verträgen findet man den gleichen Grundsatz, nur daß solchen Schiffen, denen es gelang, die Blockade zu brechen, die Ausfahrt verboten wird. Wieder andere Verträge, so zwischen den Vereinigten Staaten und Brasilien vom 12. Dezember 1828, Artikel 19, und mit Italien am 26. Februar 1871, Artikel 14[2]), gestatten den Auslauf nur Schiffen, die ohne Ladung auslaufen, und solchen, die vor Eröffnung der Blockade Ladung eingenommen haben. Endlich wird ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt der Ladungseinnahme eine Zeit bestimmt, während welcher es jedem neutralen Schiffe freisteht, ungehindert auszulaufen. Ist diese Frist verstrichen, so ist jeder weitere Versuch mit Wegnahme des Schiffes bedroht. Diese letzte Ansicht ist von der Praxis allgemein angenommen. (Dänisches Reglement 1864, preußisches Reglement 20. Juni 1864).

d) Blockadebruch.

Nur wenn eine Blockade rechtmäßig besteht, kann von einem Blockadebruch die Rede sein, d. h. nur der Bruch einer Blockade, die den oben erwähnten Voraussetzungen genügt, kann eine Ahndung nach sich ziehen. Werden trotz mangelhaft ausgeführter Blockade neutrale Schiffe angehalten und weggenommen, so wird der betreffende Staat sich eines völkerrechtlichen Vergehens schuldig machen und verpflichtet sein, in jeder Weise für den entstandenen Schaden aufzukommen. Andernfalls aber hat die blockierende Macht das Recht, jedes zuwiderhandelnde Schiff zu kapern. Als Ausnahme gilt, wenn ein Schiff so in Not geraten ist, daß, wenn ihm das Einlaufen in den Hafen verwehrt wird, Gefahr der Vernichtung vor-

---

[1]) Fauchille op. cit. S. 253.

[2]) Fauchille op. cit. S. 255.

handen ist. So hat auch im Fall der „Hurtigen Hanne“, die von dem dänischen Kapitän Dahl geführt wurde, bei deren Verurteilung der Richter gesagt[1]), „daß nichts als eine absolute und unvermeidliche Notwendigkeit den Versuch rechtfertigen kann, in einen blockierten Hafen einlaufen zu wollen. Denn Rücksichten einer untergeordneten Art, als Vermeiden größerer Ausgaben oder größerer Schwierigkeiten, werden nicht hinreichend sein“. Blockadebruch pflegt aber auch dann nicht angenommen zu werden, wenn ein Schiff außerhalb der Blockadelinie mit Benutzung von Binnentransportmitteln Waren von dem blockierten Platz erhält oder dorthin befördern läßt. Es fragt sich nun, was zu einem Blockadebruch gehört. Jedenfalls wird man annehmen müssen, daß allein die Absicht, eine Blockade zu brechen, nicht als Blockadebruch anzusehen ist, sondern daß es zum mindesten eines Anfangs der Ausführung bedarf. Dieser Satz des Strafrechts ist wohl mit vollster Berechtigung hier anzuwenden. Wird ein Schiff aufgegriffen, das eben die Blockadelinie passiert hat, so ist die Entscheidung unzweifelhaft. Aber auch der Versuch des Vergehens ist strafbar, gerechnet vom Beginn der Ausführung. Hier gibt es nun wieder verschiedene Stufen, in denen der Versuch stehen bleiben kann. Von wann ist nun eine Handlung als Beginn der Ausführung zu betrachten? Hierin liegt die Schwierigkeit. Ein Schiff erscheint in Sicht des Blockadegeschwaders und kreuzt oder wirft Anker. Will es eine Gelegenheit abwarten, die Blockade zu brechen, handelt es sich also um einen Beginn der Ausführung, oder wird man eine solche Handlung erlauben, weil man den Neutralen ein Orientierungsrecht über den Bestand der Blockade zubilligt? Frankreich glaubt aus diesem Beispiel die Forderung der speziellen Blockade herleiten zu dürfen, da ein Schiff, wenn es diese erhalte, sich sofort zurückziehen müsse, und wenn es dennoch verharre, zeige, daß es die Absicht habe, die Blockade zu brechen. Diese Beweisführung erscheint aber keineswegs stichhaltig, denn es leuchtet doch nicht ein, daß ein Schiff, das jetzt von der diplomatischen Anzeige Kenntnis hat, und dennoch ausfährt, um sich davon

[1]) Jacobson op. cit. I Abschnitt 10 Kap. I.

zu überzeugen, ob die Blockade nicht inzwischen wieder aufgehoben sei oder um die Aufhebung abzuwarten, durch die spezielle Anzeige vor ein anderes Faktum gestellt werde, da durch diese doch auch nur festgestellt wird, daß die Blockade im Augenblick noch besteht. Die Möglichkeit, daß sie plötzlich aufgehoben wird, bleibt dieselbe. Trotzdem hat Frankreich den ersten Versuch niemals als Blockadebruch aufgefaßt und sieht erst dann eine strafbare Handlung, wenn die spezielle Notifikation in die Schiffspapiere eingetragen ist. Natürlich gibt es Momente, in denen eine stillschweigende Notifikation dem Blockadebrecher zugegangen erscheint. So das spanische Reglement vom 26. November 1864, Artikel 7[1]: „Wenn ein neutrales Schiff angesichts des Feuers eines Blockadegeschwaders sich vor einem blockierten Hafen zeigt oder die Blockadelinie zu brechen versucht, so werden natürlich die Kanonenschüsse einer Notifikation gleichbedeutend zu erachten sein und das betreffende Schiff kann wegen Blockadebruchs genommen werden.“ Dieser Ansicht haben sich in Theorie und Praxis auch Schweden und Italien angeschlossen, während England, die Vereinigten Staaten, Preußen und Dänemark auch in dem ersten Versuch, einen blockierten Hafen anzulaufen, ein Blockadevergehen sehen. England und die Vereinigten Staaten gehen sogar noch weiter. Sie glauben, von einem realen Beginn der Ausführung absehen zu dürfen und bezeichnen als strafbaren Versuch schon die Absicht, die Blockade zu brechen, so daß also ein Schiff, das überhaupt mit dieser Absicht unter Segel geht, sich des Blockadebruchs schuldig macht und schon auf hoher See weggenommen werden kann. Ja, während des Bürgerkrieges hat Amerika diese Ansicht noch dahin erweitert, daß ein Schiff, das nach einem neutralen Hafen bestimmt ist, gekapert werden kann, wenn anzunehmen ist, daß die Ladung von diesem auf andere Schiffe geladen und so oder zu Lande nach dem blockierten Platze geschafft werden sollte.

Wie sehr sich England diesem Brauche anschloß, zeigt ein Urteil der englischen Admiralität vom 10. Dezember 1798

---

1) Perels op. cit. S. 265.

über „Mercurius“ aus Hamburg, Kapitän Gerdes[1]), „welcher, nach Amsterdam bestimmt, dann von einem Blockierenden gewarnt, nicht in den Texel einzulaufen, kondemniert wurde, weil er durch die Vliepassage in die Südersee zu kommen versucht hatte und man annahm, daß von dort die Waren nach Amsterdam geschafft werden sollten“. Es handelt sich also hier um den Fall, daß ein von einem neutralen Platze abgegangenes neutrales Schiff gekapert wird, trotzdem es für einen nicht blockierten Platz bestimmt ist, weil es von dort nach einem blockierten geführt werden soll. Besonders erörtert wurde diese Theorie von der Einheitlichkeit der Reise während des Nordamerikanischen Sezessionskrieges, veranlaßt durch die Verurteilung des englischen Schiffes „Springbock“ durch das amerikanische Prisengericht. Jedenfalls wurde dieses Urteil von fast allen Publizisten[2]) aus den verschiedensten Gesichtspunkten auf schärfste bekämpft. Nun ergibt aber doch schon die anerkannte Notwendigkeit einer effektiven Blockade die Unzulänglichkeit des Präventionsrechtes, da es doch gerade der Zweck dieser Maßregel ist, jeden Versuch, in den blockierten Ort einzudringen, zu vereiteln, und es daher nicht notwendig ist, ein Schiff auf hoher See zu verfolgen, da man seiner, wenn es wirklich die Blockadelinie zu durchschneiden versucht, sicher habhaft wird. Ähnliches gilt auch für das droit de suite. England und Amerika nehmen wieder an, daß ein Schiff, das eine Blockade gebrochen hat, genommen werden kann, bis es sein Reiseziel erreicht hat. Als Beispiel der Fall des „Welwart van Pillaw“, Kapitän Botter, worüber am 19. Juli 1799 verhandelt wurde und wobei der Richter ausdrüchlich aussprach[3]), „daß die Strafe eines Bruches der Blockade nicht vor dem Ende einer Reise präscribiere“. Anders Frankreich und Deutschland, die ein Kapern nur dann für gerechtfertigt erachten, wenn das betreffende Schiff bei dem Versuche, die Zingierungslinie zu

---

[1]) Jacobson op. cit. II S. 693.

[2]) Geßner op. cit. S. 230, Fauchille op. cit. S. 333 ff., Heffter op. cit. § 156 usw.

[3]) Jacobson op. cit. II, Abschnitt 10. Kap. I.

durchschneiden, ertappt wird. Daß hierbei natürlich ein Verfolgungsrecht in die offene See hinaus bis zu fremden Gewässern oder fremdem Hafen erlaubt ist, erscheint nicht zweifelhaft. In keinem Falle aber genügt die einfache Beschlagnahme, sondern diese äußere Art muß durch ein Prisengericht bestätigt werden. An Stelle der vorläufigen Maßregel muß ein rechtskräftiges Urteil treten. Aus dieser Erwägung heraus lassen sich auch die Rechte und Pflichten des Kaperschiffes gegenüber dem Gekaperten bestimmen. Eine genaue Feststellung der Verhaltungsmaßregeln findet sich in einer Instruktion vom 22. Februar 1860, die bei Gelegenheit des chinesischen Feldzuges von Frankreich und England herausgegeben wurde. Zwar beziehen sich diese Bestimmungen auf die Schiffe der Verbündeten, die sich eines Blockadebruches schuldig machen, aber Fauchille[1]) sagt mit Recht, daß sie geradeso maßgeblich für die Schiffe der Neutralen oder des Gegners seien. Fauchille[2]) gibt ihren Wortlaut folgendermaßen wieder: „*Lorsqu'en cas de violation de blocus, dit l'article 3 les commendants arrêteront et saisiront un bâtiment marchand du pays allié, il devront le rédiger un procès-verbal énonçant le lien de date et le motif de l'arrestation le nom du bâtiment celui du capitaine le nombre des hommes de l'équipage et contenant en outre la description exacte de l'état du navire et de sa cargaison. 2 Réunir en un paquet cacheté après en avoir fait l'inventaire, tous les papiers de bord et autres documents propres à constanter la nature et la propriété du navire et de la cargaison. 3 Mettre les scellés sur les écoutilles. 4 Placer à bord un officier avec tel nombre d'hommes qu'ils jugeront convenable pour prendre le bâtiment en charge et à assurer la conduite. 5 Envoyer ce bâtiment au port le plus voisin de la puissance dont il portait le pavillon. 6 Faire remettre le bâtiment aus autorités du port où ils l'auront fait conduire avec une expédition du procès verbal et de l'inventaire ci-dessus mentionné et avec le paquet cacheté contenant les papiers de bord.*“

---

1) Fauchille op. cit. S. 358.

2) Fauchille op. cit. S. 358.

Daß es von diesen Regeln Ausnahmen geben kann, erscheint wohl nicht zweifelhaft. Wie oft kann es vorkommen, daß ein gekapertes Schiff nicht seetüchtig genug ist, um weiter transportiert zu werden. In diesem Falle muß es natürlich dem Kapitän des Begleitschiffes überlassen bleiben, die Ladung herüberzunehmen und das Schiff zu versenken.

Endlich muß noch erörtert werden, wie weit Schiff und wie weit Ladung als gute Prise in Betracht kommen. In der Praxis scheint mir kaum jemals ein Unterschied gemacht worden zu sein, während sich in der Theorie verschiedene Ansichten gegenüberstehen. Hautefeuille, Fauchille und die englischen Publizisten glauben keine Rücksicht auf den Eigentümer der Ladung nehmen zu brauchen, während andere: Calvo, Ortolan und Perels der Ansicht sind, daß die Ladung nur in zwei Fällen mit dem Schiff verfallen sei.

1. Wenn der Eigentümer des Schiffes und derjenige der Ladung eine Person.

2. Wenn die Ladung bestimmt worden ist, bevor die Blockade bekannt war und der Kapitän trotz Kenntnis derselben auf dem Anlaufen des blockierten Hafens besteht.

Jedenfalls ist die Besatzung des gekaperten Schiffes immer frei zu lassen, mit Ausnahme vielleicht einiger Personen, die zur Vernehmung und Beweisaufnahme nötig sind.

Ist endlich die Blockade aufgehoben, so darf eine Verfolgung wegen Blockadebruchs nicht mehr stattfinden, da mit diesem Augenblick die blockierende Macht sämtliche Befugnisse, die ihr zufolge des Blockaderechts zustehen, verliert.

II. Friedensblockade.

Bei der Erörterung der Voraussetzungen einer Blockade habe ich die Frage unberücksichtigt gelassen, ob ein Kriegszustand als Erfordernis ihrer Rechtsverbindlichkeit anzusehen sei. Der Streit über diesen Punkt ist nicht neu. In der Praxis häufig angewandt, hat die Friedensblockade in der Theorie zahlreiche Gegner gefunden, ohne daß freilich diese einen entscheidenden Ausschlag gegeben hätten. Die Grundlagen, von denen die verschiedenen Publizisten ausgehen, sind so verschieden, wie die Resultate, zu denen sie gelangen. Im Grunde aber finden sich zwei Hauptrichtungen, eine solche, die die Friedensblockade gänzlich verwirft und eine andere, die sie zwar zugesteht aber für die Neutralen als unverbindlich bezeichnet. Folgen wir dieser Gegenüberstellung, so konzentriert sich für uns die Abhandlung in folgende zwei Fragen:

1. Ist überhaupt eine Blockade ohne Kriegszustand juristisch denkbar und
2. läßt sie sich mit den Billigkeitsgrundsätzen in bezug auf die Neutralität in Einklang bringen?

Da die Theoretiker sich vielfach durch die Erfahrungen der Praxis zu ihrer Meinung haben bestimmen lassen, scheint es von berechtigtem Interesse, einen kurzen Rückblick auf die Geschichte der sogenannten Friedensblockade zu werfen und bei Erörterung jedes Falles gleich die Schlüsse, die aus ihm für die Theorie gezogen wurden, zu erwähnen und zu beurteilen.

Der Ausdruck Friedensblockade selbst scheint von Hautefeuille geprägt worden zu sein, der in seiner histoire du droit maritime international[1]) bemerkt, daß sich seit einigen Jahren

[1]) Hautefeuille op. cit. S. 336 b. Barclay op. cit. S. 477.

eine neue Einrichtung auf dem Gebiete des Völkerrechts gebildet habe: *le blocus sans déclaration de guerre parfois même accompagné de protestations de la part de la puissance ou des puissances qui exercent le blocus affirmant qu'elles sont en paix avec le souverain du port bloqué. A défaut d'une expression plus rationnelle il l'appela blocus passifique.* Jedenfalls liegt aber der Ursprung der Friedensblockade bedeutend früher.

Als erste dieser Art wird gewöhnlich das Eingreifen einer englisch-französisch-russischen Flotte in die Befreiungskämpfe der Griechen gegen die Türkei aufgeführt und wird sie gerade von den Gegnern der Friedensblockade als Beweis ihrer Unzulässigkeit bezeichnet. Trotzdem scheint in diesem Falle eine Blockade überhaupt nicht vorgelegen zu haben, da z. B. die russische Flotte erst einige Tage vor der Seeschlacht bei Navarin, die allgemein als Ende der Blockade aufgefaßt wird, weit entfernt von dem griechischen Festlande bei der Insel Zante mit den Franzosen und Engländern zusammengestoßen ist. Ferner haben auch die Engländer und Franzosen keine einzige Blockadehandlung vorgenommen, sondern nur den Befehlshaber der osmanischen Flotte zu der vertraglichen Abmachung veranlaßt, im Hafen von Navarin liegen zu bleiben, während sie selbst sich zur Verproviantierung für den Winter nach den verschiedensten Richtungen zerstreuten. Als dann der Befehlshaber der Türken sich doch nicht an sein Wort hielt und ungehindert auslief, wurde er wieder nur durch Zureden des ihm nacheilenden englischen Flottenführers veranlaßt, nach Navarin zurückzukehren. Nachdem nun wie gesagt die russische Flotte hinzugestoßen war, beschlossen die Verbündeten unter Einnahme einer imponierenden Stellung, die friedlichen Verhandlungen mit dem türkischen Oberbefehlshaber zu erneuern. Noch ehe diese Maßregel vollständig ausgeführt war, fiel ein Schuß und die verhängnisvolle Seeschlacht bei Navarin begann, die nicht nur die türkische Macht vollständig vernichtete, sondern auch die Verbündeten derart schwächte, daß an weitere Operation in diesem Winter nicht zu denken war. Wenn man nun noch bedenkt, daß bis

zur Seeschlacht kein einziges Fahrzeug konfisziert oder auch nur angehalten worden ist[1]), so dürfte doch dieses Eingreifen der Verbündeten nicht als Blockade ausgelegt werden. Es ist dies um so wichtiger, als gerade dieser Fall, wie oben erwähnt wurde, immer herangezogen wird, um zu beweisen, daß durch die Friedensblockade nicht der Krieg vermieden, sondern veranlaßt werde.

Gerade so wenig scheinen die Repressalien Frankreichs gegen Portugal im Jahre 1831 als Friedensblockade aufzufassen zu sein, trotzdem auch diese Vorfälle von verschiedenen Schriftstellern[2]) als Friedensblockade der ganzen portugiesischen Küste oder wenigstens der Tejomündung[3]) gedeutet werden. In Wahrheit ist nämlich weder eine Blockadeerklärung erfolgt, noch ist die Absperrung irgend eines Teiles der portugiesischen Küste durchgeführt oder auch nur beabsichtigt worden. Dies geht, abgesehen davon, daß die Notifikation auch wohl nur von Fauchille[4]) behauptet wird, schon aus der ganzen Art und Weise des französichen Vorgehens hervor. Im Jahre 1831 beschwerte sich Frankreich über verschiedene Rechtswidrigkeiten, die an Franzosen begangen worden waren. Da von seiten Portugals jede Genugtuung abgelehnt worden war, stellte Frankreich ein Ultimatum, zufolgedessen Portugal sich die Konsequenzen seiner Weigerung, auf so gerechtfertigte Reklamationen einzugehen, selbst zuzuschreiben hätte. Als Portugal diese Note nicht zur Zufriedenheit Frankreichs beantwortete, nahm Frankreich verschiedene portugiesische Schiffe als Repressalie weg, ließ aber die Mannschaften sofort frei und erklärte auch, Ladung und Schiffe herausgeben zu wollen, wenn es Genugtuung erhalten hätte. Als trotzdem die portugiesische Regierung sich nicht willfährig zeigte, lief ein französisches Geschwader trotz des Geschützfeuers der Forts in die Tejomündung ein bis vor das Palais Dom Miguels. Dieser befriedigte alsdann alle Wünsche Frankreichs. Es liegt auf

1) State Papers 1879, 36 S. 224—308 b. Falke op. cit. S. 73.
2) Fauchille op. cit. S. 39.
3) Heffter op. cit. S. 246
4) Fauchille op. cit. S. 39.

der Hand, daß mit dieser Maßregel nur Dom Miguel persönlich bedroht und so zum Nachgeben gezwungen werden sollte und daß somit jedes Essentiale einer Blockade fehlte.

Nach Ansicht Bulmerincq's[1]) und Fauchilles[2]) sind weiter im Jahre 1833 alle Häfen Hollands auf friedlichem Wege blockiert worden. Demgegenüber steht aber ebenfalls fest, daß eine Blockadeerklärung nicht erfolgt ist, da alle zahlreichen offiziellen Schriftstücke[3]), die auf die betreffenden Vorgänge Bezug nehmen, den Ausdruck Blockade vollständig vermeiden und, wenn auch einige Schiffe an der holländischen Küste zwecks Sequestration aufgegriffen wurden, ein blockadeähnlicher Zustand niemals unterhalten wurde.

Die erste formell erklärte Friedensblockade ist wohl die anfangs des Jahres 1837 durch England unternommene, um sich von Spanien Genugtuung für erlittene Unbill zu verschaffen. Hier gelang es dem englischen Flottenführer, innerhalb 12 Tagen die Regierung von Karthagena zu zwingen, auf seine Forderung einzugehen, ohne daß ein Schuß gefallen wäre, so daß also durch diese Maßregel offensichtlich ein Krieg vermieden wurde.

In ähnlicher Weise blockierte Frankreich im Jahre 1838 die mexikanischen Häfen, um die mexikanische Regierung zu zwingen, französischen Untertanen Genugtuung zu leisten. Während sechs Monaten brachte das französische Geschwader 46 neutrale und 4 mexikanische Schiffe auf. Schließlich kam es aber doch zum Kriege, da die Blockade ihren Zweck nicht erfüllte. Wenn auch in diesem Falle die französische Flotte ihrer Aufgabe, die ganze mexikanische Küste zu blockieren, in keiner Weise gewachsen war und wenn überhaupt die Ausführungen, besonders die Konfiskation neutraler Schiffe sich nicht rechtfertigen läßt, so ist doch nicht zu bezweifeln, daß an sich eine solche Maßregel sehr wohl am Platze war und aller Voraussicht nach auch den gewünschten Erfolg gehabt hätte und daß der Umstand, daß sich schließlich doch

[1]) Bulmerincq op. cit. S. 570.
[2]) Fauchille op. cit. S. 39.
[3]) Falke op. cit. S. 82.

ein Krieg entwickelte, nur der falschen Art und Weise zuzuschreiben ist, mit der die Blockade gehandhabt wurde. Ein Beweis dafür, daß die Friedensblockade überhaupt den Krieg heraufbeschwöre, kann trotz der gegenteiligen Ansicht verschiedener Schriftsteller wohl nicht aus diesem Vorfall hergeleitet werden.

In demselben Jahre war von Frankreich eine andere Friedensblockade begonnen worden, die sich über den Hafen von Buenos-Ayres und über das ganze argentinische Ufer des La Plata ausdehnte, und die von mehreren Schriftstellern[1]) fälschlicherweise als durch England und Frankreich gemeinsam ausgeführt erwähnt wird, während andere[2]) sie infolge genauerer Erwägung der Vorgänge als rein französische bezeichnen. Auch hier war durch die unbillige Behandlung französischer Untertanen die Spannung derartig gestiegen, daß Frankreich sich veranlaßt sah, eine Blockade zu verhängen, die den verschiedenen Repräsentanten der fremden Staaten in Paris und Buenos-Ayres verkündet wurde. Die Blockade selber führte ebenso wie die vorher erwähnte zu kriegerischen Ereignissen, da die Franzosen, um einen Stützpunkt für ihre Operationen zu haben, die kleine Insel Martin Garcia, die die Mündung des La Plata beherrscht, besetzten. Nachdem die Blockade sich unter großen Kosten fast ergebnislos zwei Jahre hingezogen hatte, wurde eine große Flotte unter dem Admiral von Maken nach Argentinien geschickt und diesem gelang es auch schnell, auf friedlichem Wege eine Einigung herbeizuführen. Da diese Blockade eine große Ähnlichkeit mit einer weiteren Blockade Argentiniens hat — diesmal durch England unf Frankreich gemeinsam — scheint es angezeigt, erst diese nach ihrer tatsächlichen Seite zu erörtern und darauf beide gemeinsam vom Standpunkte der Theorie aus zu beleuchten.

Am 18. September 1847 erließen die genannten Staaten folgende gemeinsame Note an den Minister der auswärtigen

[1]) **Bulmerincq** op. cit. S. 572, **Hautefeuille** II S. 264, v. **Martens** op. cit. S. 473.

[2]) **Heffter** op. cit. S. 246, **Fauchille** op. cit S. 40, **Falke** op. cit. S. 22 **Barclay**, op. cit. S. 481.

Angelegenheiten in Argentinien[1]): „Die Blockade der Häfen und Küsten der Provinz Buenos-Ayres ist erklärt und wird von den Schiffen der vereinigten Geschwader aufrecht erhalten. Die Blockade wird 48 Stunden nach Übergabe dieser Erklärung beginnen.“ Diese Blockade führte sofort zu kriegerischen Handlungen, da man wie bei der früheren Blockade damit begann, die Insel Martin Garcia gewaltsam zu besetzen. Da außerdem ein Landgefecht in der Nähe des befestigten Städtchens Obligado stattfand, ohne zu dem gewünschten Ziele zu führen, suchte man in Frankreich sowohl wie in England die erfolglose Expedition zu beenden. Nach langen vergeblichen Versuchen kam zunächst mit England und später auch mit Frankreich eine Einigung zustande, die das Fiasko der verbündeten Politik besiegelte.

Wie weit die Ausführung dieser Maßregel den Erfordernissen einer gültigen Blockade entsprach, wie weit ferner ein Eingreifen der Verbündeten überhaupt zu billigen war, mag hier dahingestellt bleiben. Nur das eine scheint hier von Wichtigkeit: begründen diese Tatsachen einen Beweis gegen die Blockade als solche, mit anderen Worten, mußten diese Expeditionen solche entschieden zu verwerfende kriegerische Ereignisse im Gefolge haben, und weiter: mußten sie so resultatlos verlaufen wie es der Fall war? Einer solcher Behauptung gegenüber dürfte auch hier wieder der berechtigte Vorwurf zu machen sein, daß man eine willkürliche Rechtsüberschreitung für eine Rechtsfolge ansieht.

Eine weitere Blockade wird in dem Vorgehen Englands gegen Griechenland im Jahre 1850 gesehen[2]). Da aber eine Blockadeerklärung niemals erfolgte und England über die als Embargo angekündigte Maßregel nicht hinausging[3]), dürfte sich ihre Besprechung an dieser Stelle wohl erübrigen.

Mit besonderer Heftigkeit wurde die Frage der Friedensblockade wieder angeregt, als Frankreich im Jahre 1884

---

[1]) State Papers 1845 S. 1266—1273 b. Falke op. cit. S. 35.

[2]) Heffter op. cit. S. 243, Fauchille op. cit. S. 40, Barclay op. cit. S. 479.

[3]) Falke op. cit. S. 50 ff.

Formosa im Blockadezustand erklärte. Auf Englands Protest hin, das behauptete, daß infolge der geringen Anzahl der zur Verfügung stehenden Schiffe eine effektive Blockade nicht zu bewerkstelligen sei, erklärten die Franzosen, daß sie nicht im Kriegszustand mit China wären, um nicht die Möglichkeit zu verlieren, in englichen Häfen des Ostens anzulaufen. Dies wurde aber von England, das sich seinen Handel nicht verbieten lassen wollte, nicht anerkannt unter der Begründung, daß es nicht angängig sei, einem Staate gegenüber kriegerische Handlungen vorzunehmen, von den Mächten aber zu verlangen, daß diese als friedliche anerkannt würden. Ein Urteil, das infolge der egoistischen Motive Frankreichs von vielen Schriftstellern übernommen wurde.

Trotzdem fand im Jahre 1886 eine neue erfolgreiche Friedensblockade statt, die durch England, Österreich, Deutschland, Italien und Rußland über Griechenland verhängt wurde, um dieses zu verhindern, sich in einen Krieg mit der Türkei einzulassen. Sie richtete sich nur gegen die griechischen Fahrzeuge und wurde durch eine offizielle Notifikation verkündet.

1888 wurde ferner Zanzibar durch England, Deutschland, Italien und Portugal blockiert. Diese Maßregel richtete sich nicht gegen die Landesregierung, sondern nur gegen Sklavenhandel, der dadurch auch endgültig vernichtet wurde.

Eine weitere Friedensblockade wurde über Kreta im Jahre 1897 durch England, Österreich-Ungarn, Frankreich, Deutschland, Italien und Rußland verhängt. Auch sie richtete sich nur gegen die griechischen Schiffe, während die Schiffe der Blockierenden oder Neutralen ungehindert ihre Waren abladen durften, es sei denn, daß diese für die griechischen Truppen oder das Innere der Insel bestimmt waren. Diese Schiffe sollten einer Untersuchung unterworfen sein. Auch diese Blockade führte zum Ziele.

Als letzte Friedensblockade ist wohl die venezoelanische zu bezeichnen. Sie wurde von dem deutschen Reichskanzler eine kriegerische genannt, jedenfalls, um ihr die Rechtswirkungen der kriegerischen zu sichern, vor allem also sie auch den

Neutralen gegenüber verbindlich zu machen. Sie geschah als Repressalie wegen Justizverweigerung und erreichte ihren Zweck vollkommen. Während der Sperre, die auch Neutralen gegenüber gehandhabt wurde, sind jedoch keine Konfiskationen sondern nur Sequestrationen vorgekommen.

Das Resultat, zu dem man durch die Betrachtung der Friedensblockaden des vorigen Jahrhunderts gelangt, läßt uns entgegen den bisherigen Ansichten annehmen, daß es für das Institut der Blockade selbst ohne Bedeutung ist, ob sie zum Zwecke einer Repressalie oder einer Intervention angewandt wird. Denn es ist nicht einleuchtend, warum eine Blockade zum Zwecke eigener Genugtuung eher zulässig sein soll als eine solche zur Vermeidung einer internationalen Gefahr. Andererseits läßt sich wohl von den vorerwähnten Fällen zunächst eine Kategorie vollständig ausscheiden, nämlich die Maßregeln, die überhaupt als Friedensblockaden nicht beabsichtigt, geschweige denn tatsächlich gehandhabt wurden. Der Rest der durch seine vielfach zu bedauernden Begleiterscheinungen bei einer großen Zahl von Theoretikern die vollständige Verwerfung der Friedensblockade verursacht hat, scheint in der Tat nur beweisen zu können, daß die Politik auch in Zukunft auf dieses Institut nicht zu verzichten gedenkt, da trotz der vielen Unzuträglichkeiten die Friedensblockade als Mittel zur gütlichen Beilegung eines Streites oder zur Verhinderung eines für das europäische Gleichgewicht schädigenden Kampfes ihre Berechtigung bewiesen hat.

Nach dieser Übersicht scheint es möglich, in kritischer Weise den theoretischen Standpunkt im einzelnen zu erörtern, wie er von den verschiedenen Schriftstellern eingenommen wurde.

Hautefeuille[1]), der wohl am weitesten in der Verurteilung der Friedensblockade geht, sagt: *Je dois déclarer que .... je ne puis concilier l'idée de la paix et d'amitié avec celle de blocus ...... je ne pense pas, en effet, que l'on puisse prétendre, qu'il y a attaque d'une nation par une autre nation sans guerre.* Aber er gründet seine Folgerungen auf eine Grundlage, die schon oben als gänzlich verfehlt zurück-

[1]) Hautefeuille op. cit. II S. 272.

gewiesen wurde, nämlich auf die Behauptung, daß die Blockade auf der Eroberung feindlichen Wassergebietes beruhe. Folgerichtig ist für ihn eine Blockade ohne Kriegszustand unmöglich. Mit der ganzen Theorie fällt natürlich auch diese letzte Konsequenz.

Andere Schriftsteller glauben die Abweisung der Blockade dadurch rechtfertigen zu können, daß sie behaupten, im Frieden dürften feindliche Handlungen anderen Staaten gegenüber nicht vorgenommen werden[1]. Fauchille z. B. sagt: „*Le blocus présente tous les caractères d'un acte d'hostilité qui ne peut pas exister en temps de paixe. Un acte d'hostilité notamment en blocus exécuté sans déclaration de guerre préalable est un acte de brigandage que les nations ne doivent en tenir aucun compte. Le respecter ce serait se rendre complice d'un attentat odieux contre le peuple attaqué*". Fauchille bedenkt aber nicht, daß er damit auch die allgemein anerkannte Repressalie verwirft.

Wieder andere verurteilen die Friedensblockade, weil sie die Rechte der Neutralen verletze und dies nur in Kriegszeiten gestattet sei. Oder weil sie ein Kriegsmittel sei und daher nur im Kriege angewandt werden dürfe. F. v. Martens[2] sagt: „Ein Kriegsmittel, das in Friedenszeiten geübt werden soll, das ist schon begrifflich eine contradictio in adjecto. Und welche Verbindlichkeiten sollen wohl aus der Tatsache der Blockade für Staaten, die keinerlei Anteil an dem Zwist nehmen, fließen? Während des Krieges ist die Beachtung einer legal konstituierten Blockade Pflicht jeder neutralen Macht. Im Frieden aber kann von Neutralität offenbar überhaupt keine Rede sein. Folglich existiert für dritte Staaten auch keine Pflicht, im Rechtssinne sich den Blockadegesetzen zu fügen. Ähnlich de Runge[3]. Der Behauptung, daß die Blockade ein Kriegsmittel sei und daher im Frieden nicht verwendet werden könne, ist entgegenzuhalten, daß man hier als Voraussetzung

---

[1]) Fauchille op. cit. S. 47.

[2]) v. Martens op. cit. S. 474.

[3]) de Runge The Rements of maritime international 121 ff. b. Bulmerincq 675.

nimmt, was zu beweisen war und daß man in ihr im Kriege wie im Frieden eben nicht mehr und nicht weniger als ein Zwangsmittel zu sehen hat, das die gleiche Existenzberechtigung besitzt, wie z. B. die Repressalie. Andererseits entbehrt die Leugnung des Neutralitätsbegriffs für den Frieden einer gewissen Berechtigung nicht, aber trotzdem wird man annehmen dürfen, daß man heute mit Fug und Recht auch im Frieden von Neutralität und Neutralitätspflicht sprechen kann, da man seit geraumer Zeit gewohnt ist, den Begriff nach Analogie im Frieden anzuwenden und in der Tat hier zwischen Beteiligten und Unbeteiligten dasselbe Verhältnis besteht wie im Kriege.

Auf Seiten der Verteidiger der Friedensblockade finden sich, wie gesagt zwei Richtungen, eine, die die Friedensblockade zwar zuläßt, aber auf die Neutralen nicht angewandt wissen will, und eine solche, die sie in allen ihren Konsequenzen zugesteht.

Zu der ersteren Richtung zählt vor allem Calvo[1]). Er nennt die Friedensblockade einen kriegerischen Akt, auf den man unter guten Gründen zurückgreifen darf, als letztes Mittel, um einen Krieg zu vermeiden. Immerhin dürften die Neutralen durch eine solche Friedensblockade nicht behindert werden.

Ferner Barclay[2]) und Dr. Perels[3]). Sie sehen die Friedensblockade nicht als Blockade im eigentlichen Sinne an. Sie machen sie mehr zu einer Flottendemonstration und wollen die Grundsätze der kriegerischen nicht angewandt wissen, da diese Maßregel mit dem Kriege und überhaupt dem Rechte der Neutralen nichts zu tun habe. Hieraus folgt, daß sie die Möglichkeit der Anwendung Neutralen gegenüber bestreiten.

Das Institut für Völkerrecht hat sich in seiner Sitzung vom 6. September 1887 im wesentlichen in demselben Sinne ausgesprochen[4]):

---

1) Calvo III p. 555.

2) Barclay op. cit. S. 474 ff.

3) Dr. Perels op. cit. 721 ff.

4) Dr. Perels op. cit. S. 155.

l'établissement d'un blocus en dehorse de l'état de guerre ne droit être considéré comme permis par le droit des gens que sous les conditions suivantes:

1. les navires de pavillon étranger peuvent entrer librement malgré le blocus.

2. le blocus droit être déclaré et notifié officiellement et maintenu par une force suffisante.

3. les navires de la puissance bloquée qui ne respectent pas un pareil blocus peuvent être séquestré le blocus ayant cessé ils doivent être restitués avec leurs cargaisons à leurs propriétaires mais sans dédommagement à aucun titre."

Etwas weiter geht Bulmerincq[1]), der den Blockierenden den Neutralen gegenüber wenigstens das Recht der Zurückweisung zugesteht.

Für die Friedensblockade in ihrer ganzen Konsequenz endlich tritt Heffter[2]) ein. Er begrüßt die Friedensblockade wie jede neue Einrichtung, die geeignet ist, den Krieg zu vermeiden. Weiter nenne ich Cauchy[3]), der aber offenbar mit seiner Ansicht der Friedensblockade wenig genützt hat. Er sagt: „*Il n'existe pas, que je sache de principe de morale ou de droit qui oblige un belligérant à revenir à tous les moyens de guerre à la fois.*" Er fügt noch hinzu: „*qu'un procédé de guerre est conforme aux principes admis dans tous les temps et à plus forte raison dans notre siècle de civilisation et de progrès.*"

Da die Ansichten der vollständigen Gegner der Friedensblockade schon bei ihrer Erwähnung zurückgewiesen wurden, handelt es sich jetzt nur noch um die Ausführungen derer, die die Friedensblockade teilweise oder endlich vollständig zulassen. Und hier wird wohl allen entgegenzuhalten sein, daß sie der Nützlichkeit weitgehende Konzessionen machen, indem sie entweder die Anwendung eines Kriegsmittels im Frieden gestatten oder aber ein völlig neues Institut schaffen, das mit dem alten nicht viel mehr als den Namen gemeinsam

1) Bulmerincq op. cit. S. 573 ff.

2) Heffter op. cit. III.

3) Cauchy II 426.

hat, aber beides erscheint nicht notwendig, da die Blockade, wie schon oben festgestellt wurde, nicht als ausgeprägtes Kriegsmittel aufzufassen ist, und andererseits einer Anwendung Neutralen gegenüber — vorausgesetzt, daß man, wie oben bewiesen wurde, Neutralität im Frieden anerkennt — nichts im Wege steht. Nur würden hinsichtlich der Form der Ausführung dem Friedenszustande entsprechend in bezug auf Nachsicht und Milde gewisse von selbst gegebene Erleichterungen einzutreten haben, sodaß die Maßregel den Schiffen dritter Staaten gegenüber nicht schärfer gehandhabt wird wie denen des blockierten Staates gegenüber. Im übrigen aber leuchtet nicht ein, warum es im Kriegsfall den Neutralen verboten sein soll, in die Beziehungen der Kriegführenden einzugreifen, während man ihnen im Frieden die Möglichkeit gibt, die Erzwingung berechtigter Forderungen unmöglich zu machen oder um kleiner kommerzieller Vorteile wegen die Welt der Gefahr eines Krieges auszusetzen. Aus diesen Erwägungen heraus scheint folgende Normierung angebracht:

1. Die Friedensblockade muß notifiziert und effektiv sein.

2. Sie darf nur in Fällen eines gerechten Grundes ausgeübt werden, worüber eventuell ein Schiedsgericht zu entscheiden hätte.

3. Die Schiffe des blockierten Staates können sequestriert werden, müssen aber nach Beendigung der Blockade sofort mit Ladung zurückgegeben werden.

4. Den Schiffern dritter Staaten gegenüber ist mit besonderer Nachsicht zu verfahren. Sie sollen nur am Ein- bezw. Auslaufen verhindert und nur im Notfalle wie die Schiffe unter 3 behandelt werden.

5. Nach Erledigung der die Blockade verursachenden Frage ist die Blockade sofort aufzuheben.

Die Verhandlungen der II. Haager Friedenskonferenz von 1907 über die Blockade konnten im vorstehenden noch nicht benutzt werden.